К 50-летию спасения челюскинцев

Валентин Аккуратов
Герман Грибакин

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Ровно 50. лет назад в нашей стране было учреждено звание Героя Советского Союза. Первыми его получили летчики А. Ляпидевский, С. Леваневский, В. Молоков, Н. Каманин, М. Слепнев, М. Водопьянов, И. Доронин, которые вывезли на материк с дрейфующей льдины экипаж и пассажиров парохода «Челюскин», раздавленного льдом в Чукотском море.

Об их подвиге рассказывает участник незабываемых событий, полковник-инженер в отставке Герман Васильевич Грибакин, бывший в 1934 году бортмехаником самолета Р-5. Автор не преувеличивает трудностей (а их было предостаточно) — истинно мужественные люди скромны. И авиаторы отряда Н. Каманина не только виртуозно владели вверенной им техникой, но и чуть ли не ежедневно решали возникавшие перед ними технические головоломки. Они множили знание и выучку на высокое чувство долга, на любовь к Родине, на расчетливую смелость.

После челюскинской эпопеи Грибакин стал инженером-конструктором в КБ А. Н. Туполева, участвовал в испытаниях многих машин — от фронтового бомбардировщика времен Великой Отечественной войны Ту-2 до реактивных, сверхзвуковых машин.

Воспоминания Грибакина предваряет выступление главного полярного штурмана Валентина Ивановича Аккуратова.

- Валентин АККУРАТОВ, заслуженный штурман СССР
  - ◯
- Герман ГРИБАКИН, полковник-инженер
  - ◯
- Игорь БОЕЧИН, историк
  - ◯

Валентин АККУРАТОВ, заслуженный штурман СССР
ПОЛЯРНАЯ ЭПОПЕЯ

В 1932 году небольшому ледокольному пароходу «Сибиряков» удалось впервые в истории пройти по трассе Северного морского пути в одну навигацию, без зимовки. После этого было решено повторить подобное плавание, заодно проверив, насколько морской путь вдоль побережья Сибири доступен для транспортных судов. Одновременно планировалось доставить на остров Врангеля смену зимовщиков и различное оборудование.

Для нового похода выбрали только что построенный в Дании пароход «Лена», переименованный в «Челюскин», — обычное товаро-пассажирское судно водоизмещением 7 тысяч тонн с паровой машиной в 2450 лошадиных сил. Его грузоподъемность позволяла не только принять на борт все необходимое для зимовщиков, во и запас угля на путь от Мурманска до Владивостока. Правда, при осмотре судна в Ленинграде моряки отметили недостаточную для плавания в тяжелых льдах прочность корпуса «Челюскина». Поэтому на самых трудных участках плавания его должен был сопровождать самый мощный тогда наш ледокол «Красин».

16 июля 1933 года «Челюскин», которым командовали полярный капитан В. И. Воронин и начальник экспедиции О. Ю. Шмидт, вышел из Ленинграда. Зашли в Копенгаген, где датские специалисты ликвидировали некоторые дефекты, обнаруженные в машине. Пароход прибыл в Мурманск, пополнил там запас угля в экспедиционного снаряжения и отправился на восток. При выходе из пролива Маточкин Шар в Карском море «Челюскин» встретил первые льдины, и тут же выяснилось, что судно с трудом преодолевает даже такое препятствие, — в носовом трюме возникла течь, на бортах появились четыре вмятины, деформировалось несколько шпангоутов и стрингеров. Попутно оказалось, что судно плохо слушается руля на малом ходу, что весьма затрудняло маневрирование в разводьях. Команде пришлось подразгрузить пароход, передав часть угля «Красину».

Пройдя с помощью ледокола сплошные льды, «Челюскин» пошел самостоятельно и 1 сентября достиг мыса Челюскин. Но в Чукотском море вновь появились тяжелые льды, и 23 сентября пароход застрял в них примерно в том районе, где годом раньше

«Сибиряков» потерял лопасти гребного винта.

1 октября с недалекого берега на судно пришли чукчи. С ними на нартах эвакуировали 8 больных, и на «Челюскине» осталось 104 человека. Вскоре изменившийся ветер вынес ледяные поля на чистую воду, судно освободилось, и капитан Воронин взял курс на Берингов пролив. Однако в конце октября пароход вновь попал в ледовый плен, и его отнесло от мыса Дежнева на запад, к траверзу мыса Сердце-Камень. Потом направление дрейфа изменилось, и «Челюскин» оказался в Беринговом проливе. Северный морской путь был пройден! К сожалению, когда до чистой воды оставалось всего 10 миль, ледяные поля вместе с вмерзшим в них пароходом двинулись на северо-запад, и через два дня «Челюскин» вновь оказался в Чукотском море, в 70 милях от пролива. У моряков и ученых возникло опасение, что дрейф увлечет судно еще дальше на северо-запад и оно будет неминуемо раздавлено. Поэтому на помощь призвали ледорез «Ф. Литке», но тот уже имел серьезные повреждения.

На случай опасного сжатия льдов на лед рядом с судном выгрузили аварийный запас продовольствия, топлива и палатки. Это было как нельзя вовремя: 12 февраля 1934 года началось сильное сжатие. А в 13 часов 30 минут следующего дня «Челюскин» содрогнулся от сильного удара. В левом борту образовалась огромная пробоина, в которую устремилась вода и битый лед. Два часа длилась агония судна, и за это время моряки и участники экспедиции выгрузили на лед шлюпки, стройматериалы, рацию, спальные мешки, даже маленький гидросамолет Ш-2. В самый последний момент, когда нос судна уже скрылся под водой, погиб сбитый падавшими с задранной кормы бочками завхоз экспедиции Б. Г. Могилевич. На льду осталось 103 человека, в том числе 10 женщин и двое детей.

Уже на второй день после гибели судна в Москве создали правительственную комиссию по оказанию помощи челюскинцам (председатель В. В. Куйбышев), которая немедленно приступила к работе. На Чукотке мобилизовали каюров и собачьи упряжки, к Уэлену стянули немногочисленные самолеты полярной авиации. Из Хабаровска и Владивостока своим ходом и на кораблях отправили самолеты. Из Москвы во Владивосток повезли аэросани, вездеходы и два разобранных дирижабля. В США срочно выехали летчики М. Т. Слепнев и С. А. Леваневский, уже освоившие американскую технику. Им предстояло вылететь на закупленных машинах через Аляску на Чукотку. И все люди, вся техника направлялись в чукотское становище Ванкарем, от которого до ледового лагеря Шмидта было всего 140–160

километров.

Пока разворачивались спасательные операции, мировая печать и радио широко обсуждали события на далеком Севере. Мнения высказывались разные. Например, нацистский официоз «Фёлькишер Беобахтер» утверждал, что «принятые меры по спасению челюскинцев проводятся слишком поспешно. Но какие меры ни принимай, ничего не выйдет у большевиков. Самолеты отправляются на верную гибель». А датская газета «Политикен» поспешила напечатать некролог: «На льдине О. Шмидт встретил врага, которого никто еще не смог победить. Он умер как герой, как человек, чье имя будет жить среди завоевателей Северного Ледовитого океана».

Тем временем на Чукотку спокойно, по разработанному плану, подтягивались необходимые средства.

Из Хабаровска на трех самолетах вылетели летчики В. Галышев, М. Водопьянов и И. Доронин. Им предстояло преодолеть около 6 тысяч километров над неизведанными горными хребтами, тундрой. Из Владивостока на пароходе «Смоленск» отправился отряд военного летчика Каманина. О его действиях рассказывает в этом номере «ТМ» бортмеханик Р-5 Г. Грибакин. Могу только добавить, что летчикам не только мешали низкая, сплошная облачность, обледенение, туманы, неистовые метели. Они летели над районами, где в те времена не было посадочных площадок и радиомаяков, им приходилось ориентироваться по неточным картам и по показаниям магнитного компаса, со всеми присущими ему ошибками.

Так стоит ли удивляться тому, что из звена Галышева после неоднократных вынужденных посадок до Ванкарема дошли два экипажа, а сам Гальппев из-за отказа мотора остался в бухте Провидения, в 700 километрах от цели. Из пятерки Каманина цели достигли только сам Каманин и Молоков, причем командир отряда прилетел на машине летчика Пивенштейна. Леваневский с американским бортмехаником Армстидом и уполномоченным правительственной комиссии Ушаковым 26 марта стартовал из Фербенкса в Ном, но из-за плохой погоды приземлился в индейском поселке Нулато. Только через два дня «Флистер» Леваневского в сильный снегопад прилетает в Ном и на следующий день стартует в Ванкарем. С полпути машина попадает в низкую облачность, обледеневает. Леваневский идет на вынужденную посадку и терпит аварию.

Слепнев действовал осторожнее. Он дважды из-за плохой погоды возвращался на Аляску, зато уже 7 апреля сел в лагере Шмидта, доставив туда Ушакова и собачью упряжку.

Лагерь челюскинцев.

21 февраля, более чем за месяц до появления в Ванкареме самолетов отрядов Галышева и Каманина, в лагерь Шмидта прилетел из Уэлена двухмоторный самолет АНТ-4 А. Ляпидевского, входивший в Чукотский отряд полярной авиации. Плохая видимость не позволила Ляпидевскому обнаружить лагерь Шмидта, и после четырехчасового полета экипаж вернулся в Уэлен. 5 марта Ляпидевский берет курс на мыс Сердце-Камень, а оттуда штурман Л. Петров точно вывел машину на ледовый лагерь. Забрав женщин и детей, Ляпидевский благополучно довел перегруженную машину в Уэлен. Через 10 дней АНТ-4 отправился с грузом горючего в Ванкарем, где запас бензина был невелик. Неожиданно правый мотор стал работать с перебоями, потом остановился. Пришлось с ходу садиться на ледяное поле. Экипаж уцелел, зато у самолета при ударе о ропаки снесло шасси.

С 7 по 13 апреля летчики Молоков, Каманин, Водопьянов, Доронин и Слепнев вывезли всех челюскинцев на материк.

14 апреля 1934 года Куйбышев доложил партии и правительству об окончании спасательных операций. «Советская авиация победила, — подчеркивал он, — наши люди на наших машинах доказали всему миру высокий уровень авиационной техники и высокие качества полетов».

Известный полярный исследователь Г. Уилкинс, выступая на банкете в Русско-американском институте, особо отметил, что «основное все же в политической системе, которая дает возможность последовательно и настойчиво изучать Арктику и вместе с тем организовать спасение погибавшей экспедиции «Челюскина». Что же, добавить тут нечего.

Герман ГРИБАКИН, полковник-инженер
ОТРЯД КАМАНИНА

О гибели «Челюскина» я узнал из газет. Живо представилось: далеко-далеко, в суровой ледяной пустыне, бедствуют люди. Как спасти их? Кому доверят это дело? Было над чем задуматься… Но однажды в домик техсостава дальневосточной авиаэскадрильи имени В. И. Ленина, в которой я служил техником звена, зашел летчик-наблюдатель Ульянов:

— Ты, Грибакин, назначен в звено Бориса Пивенштейна. Полетите спасать челюскинцев.

— Шутишь?!

В морозную ночь с 23 на 24 февраля 1934 года техники разобрали два самолета-разведчика Р-5 и один учебно-тренировочный У-2, тщательно упаковали их. Затем машины доставили на станцию и погрузили на платформы. Мы отбыли во Владивосток. Там звено Пивенштейна соединилось с группой летчика Н. П. Каманина, прибывшего с тремя Р-5 и одним У-2 из Приморья. Так сформировался сводный военный авиаотряд под командованием Каманина.

Надо сказать, что наш командир отлично владел техникой пилотирования и, что главное, никогда не терял самообладания. Однажды эскадрилья в полком составе вылетела на учения. Вдруг один самолет вошел в крутую спираль и уверенно приземлился… без винта. Оказалось, что в полете отлетел носок вала двигателя вместе с винтом. Каманин мгновенно выключил двигатель и сумел точно рассчитать заход на посадку. А в то время летали без парашютов…

Во Владивостоке, на борту парохода «Смоленск», к нам обратился помощник капитана Стауде:

— Вы попадете в Арктику в самое трудное время. Тамошняя пурга — это не российская метель. Аэродромы расчистить невозможно…

Грузить самолеты на «Смоленск» помогали моряки. Но при установке фюзеляжей оказалось, что в трюме умещаются не все машины. Поэтому с двух Р-5 пришлось снять шасси и радиаторы. И все-таки нашему самолету в трюме места не хватило. Его фюзеляж пришлось поместить на палубе, а крылья и хвостовое оперение в твиндеке, укутав брезентом и обмотав канатами.

«Смоленск» поднял якорь на рассвете. Когда мы выходили в

море, нас нагнал катер с пилотами гражданской авиации Ф. Фарихом, В. Молоковым и бортмехаником Ф. Бассейном, включенными Правительственной комиссией по спасению челюскинцев в отряд Каманина. Присоединились к нам корреспондент хабаровской газеты «Тихоокеанская звезда» П. Кулыгин в московский кинооператор В. Ми-коша.

Уже с первых дней плавания командир стал совещаться с летчиками о предстоящей работе. К примеру, как на двухместном Р-5 вывозить людей из лагеря Шмидта? Решили снять из задних кабин пулеметные турели и держатели дисков. Тогда одного пассажира можно будет усадить на полу за кабиной. Техники предложили оставить на крыльях по балке бомбодержателей для грузовых парашютных контейнеров, чтобы грузить в них бидоны с бензином, продовольствие и теплую одежду. А потом мы намеревались перевозить в этих контейнерах по два человека. На борту «Смоленска» Каманин решил оставить два У-2 для ледовой разведки, отправив 16 пилотов и техников на пяти Р-6 на Чукотку.

Пути спасательных отрядов к лагерю Шмидта.

Темной ночью мы выплыли из Сангарского пролива в Тихий океан, встретивший нас жестоким штормом, около суток простояли в Петропавловске-Камчатском, пополняя запасы пресной воды и угля. Однажды к причалу пришли молодые петропавловские авиалюбители, и меня попросили провести с ними занятия по конструкции самолета. В качестве наглядного пособия я использовал фюзеляж своего самолета, выгруженный на берег. Приняли запас полярной одежды — теперь наш лексикон обогатился новыми терминами: кукуль (спальный мешок), торбаса (меховые сапоги), кухлянка (теплая куртка)…

На Камчатке мы узнали, что Правительственная комиссия направила в США С. Леваневского и М. Слепнева. Закупив там самолеты, они должны были отправиться на Чукотку «своим ходом» с Аляски.

Выйдя из Петропавловска, мы миновали Командорские

острова, а утром 14 марта с удивлением обнаружили, что надоевшая нам качка исчезла. Вышли на палубу и в свете раннего солнца увидели изумительную картину: на пологих волнах плавно покачивались зеленоватые, серьге, голубые льдины. Недалеко от берега стоял пароход «Сталинград». Мы находились у мыса Олюторского.

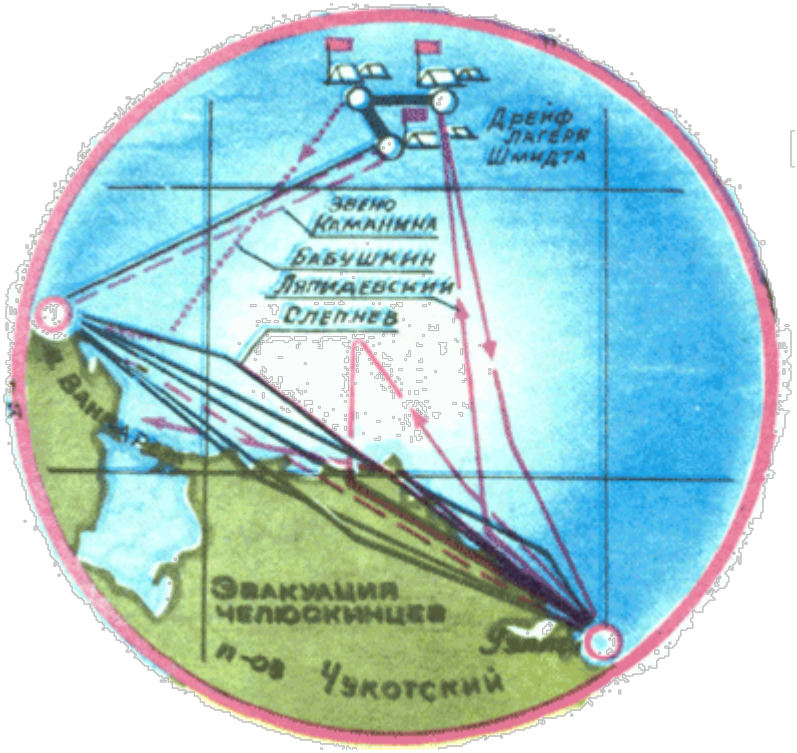
В кают-компании «Смоленска» состоялось совещание комсостава. Наш капитан В. Вага сказал:

— Мы попали в сплошные льды. Если идти дальше, то сами попадем в положение «Челюскина». Надо выгружать самолеты!

— Но лед ветрами гонит к нашим берегам! — возразил старший помощник капитана «Сталинграда». — Думаю, что его удастся обойти со стороны побережья Америки.

Дискуссию закончил Каманин: самолеты разгрузим здесь, а дальше двинемся лётом. К тому времени пришла телеграмма председателя Правительственной комиссии В. В. Куйбышева, в которой сообщалось об аварии самолета Ляпидевского, который первым прибыл на помощь челюскинцам.

Мы работали ударными темпами. Вставали в 5 ч, подчас с риском для жизни перебирались с корабля на берег на плоскодонной барже, груженной фюзеляжами. Первыми облетали свою машину Каманин с бортмехаником Анисимовым, потом пришла и наша очередь. Я внимательно осмотрел самолет, опробовал двигатель и доложил командиру о готовности. Выруливая на старт, Пивенштейн резко дал газ и… Р-5 внезапно встал на нос. Оказалось, что в морозную погоду лыжи прилипают к снегу, а мы еще не учли, что центровка самолета, лишенного вооружения, сместилась вперед.



С парохода привезли новый винт. Я вновь подготовил машину к облету, прихватив «для центровки» массивного. моториста Недашковского. После нас испытали свои самолеты и другие экипажи. К тому времени определился маршрут перелета: Олюторка — Майна Пыльгин — Анадырь — бухта Провидения — Уэлен. Часть пути нашим сухопутным Р-5 предстояло пройти над морем. При обсуждении маршрута Молоков заметил:

— Одному на Севере погибнуть легко. Лететь надо вместе!

С ветераном полярной авиации согласились все, кроме Фариха, пожелавшего лететь в одиночку по своему маршруту. Его выступление было прервано Каманиным:

— Я отстраняю вас от полетов!

Техсостав полностью заправил бензобаки, еще по 320 л погрузили в канистрах а крыльевые контейнеры и в фюзеляж

около шасси. Учтя опыт нашей аварии, на каждый самолет взяли по запасному винту и лыже, закрепив их между стойками шасси и на нижнем правом крыле. Конечно, все это увеличило лобовое сопротивление машин, но отправляться в перелет без запчастей было крайне рискованно.

И вот взлет. Построившись римской пятеркой, наши машины взяли курс на Майна Пыльгин. За нами стартовали две амфибии морской авиации. Но им не повезло: как сообщалось в газетах, «пытавшиеся подняться в Олюторке два самолета Ш-2 на высоте 15 м попали в нисходящий поток воздуха. Люди невредимы, машины повреждены».

Самолеты В. МОЛОКОВА и Н. КАМАНИНА после посадки в Уэлене.

А мы летим. Немного «побалтывает», самолеты то взмывают, то проваливаются. Внизу видны голубые промерзшие речушки, горы. Мы рассчитывали пройти участок Олюторка — Майна Пыльгин за 3 ч, но летим больше, а признаков жилья нет. Видимо, виноват сильный встречный ветер. Рядом со мной сидит журналист Кулыгин. Я его изрядно стесняю, но ничего не поделаешь — мне постоянно приходится следить за работой мотора и обстановкой.

Наконец-то командир замечает поселок, и спустя б ч после начала перелета мы совершаем посадку. Бортмеханики принимаются осматривать машины — и… неприятный сюрприз: на самолете Молокова нет обтекателя винта. Механик Пилютов тут же вспомнил, что часа через полтора после взлета он ощутил удар по фюзеляжу. Да, все могло кончиться очень плохо… На всякий случай я снял обтекатель и с пропеллера нашего Р-5.

Из бесед с зимовщиками мы узнали, что на местном рыбоконсервном заводе есть бензин, применяемый при лакировке консервных банок. По запаху он походил на авиационный, в, опробовав его на одном из двигателей, мы заполнили все пустые бидоны.

В Майна Пыльгин у Каманина созрело решение лететь не в Уэлен, как намечалось, а через Анадырь в Ванкарем. Туда уже завезли на собачьих упряжках бензин и продовольствие, да и до лагеря Шмидта оттуда всего 125–130 км. Кроме того, отпадала необходимость лететь над морем. Зато нам предстояло перевалить через неизведанные тогда Пал-Пальский, Анадырский и Золотой горные хребты.

Началась подготовка к очередному перелету. Воду для радиаторов наших двигателей кипятили гостеприимные хозяева в ведрах и тазах, ведь предстояло заправить пять моторов — в каждый по 5 ведер кипятку. В то утро удалось запустить двигатели четырех машин, и командир приказал летчику Бастанжиеву догонять группу на маршруте.

На сей раз первыми взлетали мы. Лыжи опять примерзли к снегу, и мне пришлось вылезти, раскачать хвост и, дождавшись, когда машина тронулась, на ходу вскакивать в кабину. Спина мокрая, кабину продувает, но хоть отдышаться можно!

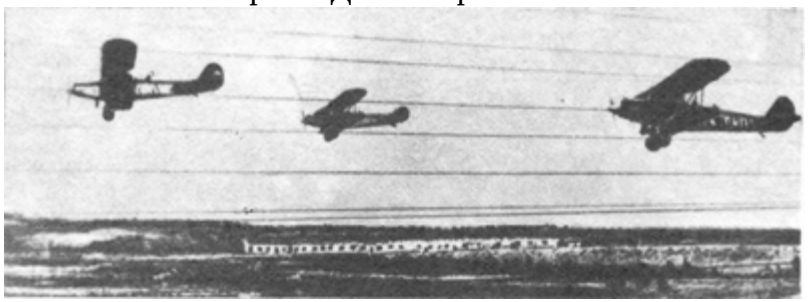
Хребет Пал-Пал встретил нас неласково — пургой. Хорошо видно, как огромные снежные вихри срываются с гребней гор, как будто пытаясь достать нас. Набираем 1500 м — облака. Идем как в молоке, не видя друг друга. Так продолжается 13 мин, потом в облаках появились разрывы. Я осматриваюсь, считаю машины — нет Демирова. Что с ним?

Тщетно пытаюсь сориентироваться по карте, на которой сплошные белые пятна, какие-то речушки, горы. Только после того, как показался берег моря, штурман внес поправки в курс, машины развернулись, снизились и, завидев анадырскую радиомачту, пошли на посадку. Внизу форменный переполох! Еще бы — в город с населением… 700 человек впервые прилетели сразу три самолета.

Утром 23 марта при осмотре машин бортмеханик Каманина Костя Анисимов обнаружил обрыв ушка крепления силовой ленты крыла. Нужна автогенная сварка. Анадырцы рассказали, что в 10 км, на комбинате акционерного Камчатского общества есть сварочный аппарат. Мы сняли с самолета сломанную деталь и поехали с Анисимовым на собачьей упряжке на комбинат. Все обошлось хорошо, и 24 марта Каманин уже вылетел на разведку погоды. Вернулся расстроенный — горы, через которые нам предстояло перевалить, закрыты облаками.

Покинули мы Анадырь только 28 марта. Но, перевалив Золотой хребет на высоте 2500–3000 м, поняли, что до Ванкарема не дойти — впереди неизведанные Анадырские горы, покрытые сплошными облаками. Только в районе залива Кресты видны просветы. Туда-то мы и направились и приземлились на лед

вблизи селения Кайнергин. До Ванкарема 200 км.



Летчики встречают своих коллег, первых Героев Советского Союза.

На фюзеляжах самолетов Р-5 написано: «Привет героям Арктики».

Взяв теплую одежду, спальные мешки, примусы и паяльные лампы, мы отправились к полуразрушенной яранге, соорудили из оленьих и моржовых шкур подобие крыши. Утром погода не улучшилась — пасмурно, пурга. Делать нечего… Вечером сварили какао, достали сладости, пригласили гостей. Спели им «По долинам и по взгорьям», «Марш авиаторов». Чукчи не остались в долгу, исполнив своеобразные песни, показали танец моржа и танец ворона.

Проснулся ночью от сильного ветра, сорвавшего часть шкур с яранги. Ночь не очень темная, но снег метет сплошной стеной. Он-то и занес нас к утру на полметра. С трудом, держась друг за друга, перебираемся в соседнюю ярангу, кипятим воду для чая, в консервных банках варим суп, сушимся. А потом снаряжаем экспедицию к самолетам. Их занесло по нижние плоскости, с кабины моей машины сорвало чехол. Еще в Майна Пыльгин я повесил в ней карманные часы, так на них налип ком снега величиной с кулак!

1 апреля выглянуло солнце. Зашумели примусы и паяльные лампы, мы разогрели воду для моторов, наскоро позавтракали, вместе с чукчами откопали самолеты. Здесь, в Кайнергине, мы усовершенствовали процесс согревания воды — первую «порцию» заливали в один двигатель и, запустив его, доводили ее температуру до предельной, затем переливали во второй мотор, потом в третий. А в уже прогретые двигатели заливали чуть теплую воду.

Взлетели. Высота 2800 м. Идем 40, 50 мин, больше часа, но вот самолет Каманина разворачивается на 180°, и вся группа возвращается в Кайнергин. Идти дальше, не зная высоты хребта, нельзя. Пока летчики совещались, мы проверили запас бензина —

хватит часа на два с половиной. Каманин решил лететь в бухту Провидения, где есть склад горючего и продовольствия. Если у кого-нибудь не хватит бензина, придется садиться на вынужденную и ждать, когда подвезут горючее.

Вновь стартуем из Кайнергина. Снова внизу причудливые берега, справа, в море, битый лед. Идем ва высоте 500 м, срезая бухты. Пересекаем огромный залив, берега далеко, а наш мотор вдруг «зачихал». Пивенштейн поворачивается, вопросительно смотрит на меня, я показываю «прямо» (в топливо при заправке, наверно, попали снежинки).

Когда справа открылась долина, командир пошел на снижение. Его Р-5 уже на пробеге осел на левый бок и развернулся. Молоков и мы приземлились благополучно. Оказалось, что мы попали в селение Велькальтен, недалеко от мыса Беринга. Каманину не повезло — сломался амортизационный стержень левой стойки шасси. На другой день с помощью местных жителей поставили аварийную машину в нормальное положение, сломанный стержень заменили временной распоркой, чтобы можно было перебраться в бухту Провидения, где есть учебная слесарно-токарная мастерская. Но двое одного не ждут, а Каманин — командир отряда, он обязан дойти до цели. Поэтому на его машине в Провидение направится Пивенштейн.

Опять пурга… Пережидая ее, лежим на полу яранги, устланном моржовыми шкурами. Ходили в гости к Молокову в соседнюю ярангу, кстати, ту самую, в которой в 1921 году жили сподвижники Р. Амундсена профессор Г. Свердруп и капитан шхуны «Мод» О. Вистинг.

— Попадет мне, Герман! — как-то сказал Каманин. — Растерял я машины, весь отряд…

— Мы делаем все, что в наших силах, товарищ командир, — по-военному ответил я.

Солнце появилось только 3 апреля. Жаль было оставлять Пивенштейна и Анисимова, но иного выхода нет. Надо лететь! Через 1 ч 20 мин мы совершили посадку вблизи бензобазы в бухте Провидения. Летчиков и Кулыгина отвезли на зимовку, а мы, «технари», слили воду из моторов; заправили баки горючим, зачехлили и укрепили машины. Теперь два самолета обслуживали я с Петром Пилютовым и приборист-электрик Иван Девятников. С местной радиостанции мы передали сообщение о нашем отряде, который на Большой земле уже считали пропавшим.

На следующий день двинулись в Уэлен, но в районе залива Лаврентия наткнулись на плотную стену облаков. Каманин и Молоков сделали перед ней несколько кругов, надеясь, что ветер

разгонит преграду. Так и получилось.

В Уэлене нас ждали, даже выложили посадочный знак Т — впервые за весь перелет! После посадки нас окружили летчик М. Слепнев с американским механиком Левари, начальник зимовки В. Шоломов, механики Ляпидевского, зимовщики, местные жители. Поселили нас в деревянном здании школы, кормили в столовой зимовщиков, превращенной нами в своего рода салон. Здесь Молоков, Слепнев. Куканов рассказывали о полетах на Севере, о поисках погибших на Чукотке американских летчиков Эйльсона и Борланда, о поездках в Америку.

7 апреля стартовали из Уэлена в Ванкарвм, где нас встретили председатель местной чрезвычайной тройки по спасению челюскинцев Г. Петров, известный полярник Г. Ушаков, начальник погранпункта А. Небольсин, летчик-челюскинец М. Бабушкин. Перелет из Олюторки закончился. За 17 дней мы преодолели 2500 км, совершив девять посадок и пробыв в воздухе около суток. Из пяти машин к цели пришли только две.

…Не отходя от самолетов, начали готовить их для первого рейса в лагерь Шмидта. Выгрузили на снег все ненужное для спасательных операций. В первый полет Каманин взял штурмана М. Шелыганова, чтобы быстрее найти лагерь. Молоков летел один. Бортмехаников оставили на Большой земле, поэтому после посадки на льдине моторы было решено не выключать. Готовился к полету на купленном в США самолете и Слепнев. Проводив летчиков, мы присели передохнуть, но послышался шум моторов: к аэродрому приближались наши Р-5. Каманин объяснил, что двигатель его самолета стал давать перебои и он вернулся.

Я осмотрел и промыл в бензине топливный фильтр, запустил и опробовал двигатель и снова проводил пилотов. Долго мы смотрели на удаляющиеся бипланы.

Примерно через час ванкаремский радист Е. Силов принял сообщение из лагеря: Слепнев сел неудачно, повредив горизонтальное оперение и стяжку шасси, а Каманин с Молоковым вылетели с челюскинцами. Первым вернулся Молоков с тремя спасенными, командир отряда и штурман вывезли двух человек. В тот день больше не летали, а мы с Пилютовым и Девятниковым долго возились с самолетами, готовя их к завтрашним рейсам.

Но 8 апреля поднялся сильный ветер, в лагере при сжатии льдов сломало аэродром, поврежденный самолет Слепнева челюскинцам пришлось перетаскивать на запасную площадку… Через два дня Каманин вывез на материк 3 челюскинцев, но при осмотре самолета я обнаружил неисправность в системе охлаждения. Зато Молоков отличился — слетал на льдину 3 раза

и доставил 14 человек. В тот же день механики «Челюскина» заменили на машине Слепнева стабилизатор. Его взяли с однотипного, разбитого самолета Леваневского и привезли на льдину на машине Молокова. Взяв на борт 6 потерпевших кораблекрушение, Слепнев благополучно добрался до Ванкарема.

Однажды Каманин возвращался из лагеря Шмидта первым, за ним шел Молоков. Вижу, к Ванкарему подходит синяя «двойка» Молокова, приземляется. Ничего не понимаю — где же командир? Но вот послышался гул мотора, и со стороны мыса Северного появился мой Р-5. Оказывается, Каманин и Шелыганов с радости «недосмотрели» за курсом.

11 апреля в Ванкареме появился самолет С-13, на котором летчик И. Доронин и бортмеханик Я. Савин совершили труднейший перелет Хабаровск — Нижнетамбовское — Николаевна-Амуре — Охотск — Нагаево — Гижига — Каменское — Анадырь — Ванкарем длиной 5850 км. Доронин первым преодолел Анадырский хребет, выиграв 600 км. В тот же день Каманин сделал 3 рейса в лагерь, а Молоков — 4, доставив на берег 20 челюскинцев.

К вечеру, когда мы заканчивали подготовку самолетов, послышался шум мотора и мы увидели самолет, шедший на большой высоте над берегом. Это был П-5 М. Водопьянова, который также прошел над Анадырским хребтом. С Водопьяновым прилетел старший техник нашего отряда А. Разин, от которого мы узнали, что самолеты Демирова и Бастанжиева потерпели аварии в сложных погодных условиях. Хорошо, что люди уцелели…

12 апреля продолжились полеты, но Доронин, взлетая со льдины с четырьмя пассажирами, повредил шасси. Савин вместе с челюскинцами починил С-13, Доронин взял на борт двух человек, пошел на взлет и в конце разбега… вновь сломался злополучный болт шасси! Одна из лыж приняла ненормальное положение, но делать нечего, и Доронин пошел на Ванкарем. Сел благополучно.

…Начиная с прилета в Ванкарем мы, механики, спали по 3–4 ч в сутки — так много времени занимала подготовка машин к полетам на 20-35-градусном морозе. Работали ночью, чтобы светлое время суток отдавать полетам. Воду мы грели в печи Гончарова, отапливая ее плавником — древесиной, выброшенной на берег. Если полеты задерживались, то мы дежурили на аэродроме, то и дело прогревая моторы… Так продолжалось до 13 апреля.

В тот день первым в лагерь вылетел Водопьянов, но неудачно — дымка помешала обнаружить лагерь. В полдень стартовало сразу три самолета. Тем временем в лагере развели

«праздничный» костер — в огонь летели чемоданы, одеяла, словом все, что нельзя было вывезти. Поэтому летчики заметили дым от костра за несколько десятков километров. Одновременно радист лагеря Шмидта Э. Кренкель заканчивал последний сеанс связи с Ванкаремом и Уэленом. Затем Кренкель дает «Всем, всем, всем» по международному коду. Добавив: «К передаче ничего не имею. Прекращаю действие радиостанции», — медленно трижды повторил позывные «Челюскина».

Торжественная встреча в Москве. В машине Н. КАМАНИН, О. ШМИДТ и председатель Правительственной комиссии по спасению челюскинцев В. КУЙБЫШЕВ.

Механик-челюскинец Саша Погосов помог летчикам развернуть самолеты, поочередно подталкивая хвосты, и уже на ходу забрался в кабину Молокова. Последний круг над покинутым лагерем (об этом просил капитан погибшего парохода Воронин), и Молоков низко, в 100–200 м над льдами, повел свой Р-5 к Ванкарему.

И вот мы встречаем последние самолеты. Радости нет предела! Толпа бородачей челюскинцев и чукчей окружает самолеты. Объятия, общее ликование. Я открываю крышки парашютных контейнеров — и из каждого выскакивает по четыре собаки. Славно они поработали в лагере!

Операция по вывозу челюскинцев с дрейфующей льдины длилась с 7 по 13 апреля. Самолеты Каманина и Молокова

сделали по 9 рейсов, перебросив на Большую землю 72 человека; десять женщин и двух детей еще 5 марта эвакуировал Ляпидевский. Водопьянов в трех полетах доставил на материк десять человек. Слепнев — шестерых и Доронин — двух. Всего же самолеты выполнили 24 рейса.

16 апреля 1934 года ВЦИК СССР учредил высшую награду страны, звание Героя Советского Союза. Первыми его получили семь летчиков, участвовавших в спасении челюскинцев. Летчики-наблюдатели Л. Петров, М. Шелыганов, бортмеханики М. Руковский, П. Пилютов, И. Девятников, В. Александров, М. Ратушкин, А. Разин, Я. Савин, автор этих строк и механики самолетов Леваневского и Слепнева; граждане США У. Левари и К. Армистед были награждены орденами Ленина.

Игорь БОЕЧИН, историк
ПОЧЕМУ ПОГИБ «ЧЕЛЮСКИН»

Полагаю, немногим известно о том, что замысел поднять «Челюскина» возник вскоре после полярной эпопеи. К тому времени специалисты Экспедиции подводных работ особого назначения (ЭПРОН) уже накопили солидный опыт спасательных операций, в том числе и судоподъемных, в открытом море и на значительных глубинах. Для подъема «Челюскина» по проекту инженера В. Ф. Кюнстлера изготовили стальные разборные понтоны грузоподъемностью по 225 т, приспособленные для транспортировки по железной дороге, был разработан проект судоподъемной операции. Однако «Челюскин» по сей день покоится на дне Чукотского моря. Что же заставило эпроновцев изменить свои планы?

Как известно, любая спасательная операция, в том числе и на море, зависит от нескольких факторов. В частности, от местоположения затонувшего судна (или аварийного). «Челюскин» же лежал на грунте в полярном море, в тысячах миль от ближайшего ремонтного предприятия. Вести же его подвешенным на понтонах через океан было крайне рискованно. Кроме того, судьба подъемной операции определяется положением судна на грунте и его техническим состоянием. Так, подорванный при потоплении в Новороссийске летом 1918 года эсминец «Фидониси» и крейсер «Олег», затонувший в 1919 году в Финском заливе, поднимали по частям, а металл сдавали на переплавку.

На снимке слева направо: К. С. АНИСИМОВ, бортмеханик Н. П. Каманина, затем Б.

А. Пивенштейна; П. А. ПИЛЮТОВ, бортмеханик В. С. Молокова; представитель 1-й военной школы авиатехников имени К. Е. Ворошилова воен-инженер 2-го ранга МЕЛКОВ; автор статьи; А. Н. РАЗИН, старший техник отряда Каманина; М. А. РУКОВСКИЙ, бортмеханик А. В. Ляпидевского. АНИСИМОВ, ГРИБАКИН и РАЗИН в 1939 году окончили Военно-воздушную академию имени Н. Е. Жуковского, ныне полковники-инженеры. Руковский стал инженером по эксплуатации авиационной техники. ПИЛЮТОВ переучился на летчика, в годы Великой Отечественной войны был удостоен звания Героя Советского Союза.

Несколько лет назад гидрографы обнаружили «Челюскин» с помощью гидроакустической аппаратуры. Он находился на ровном киле, на глубине немногим более 60 м. Потом пароход обследовали аквалангисты из Магадана. Несмотря на ограниченную видимость (вода кишела мелкими морскими организмами), им удалось осмотреть часть надстроек и палубного груза. К сожалению, аквалангисты не смогли проверить состояние корпуса «Челюскина». Поэтому о повреждениях, нанесенных этому судну в феврале 1934 года, мы можем судить лишь по свидетельствам участников исторического перехода.

Вот как они описывали то, что произошло 13 февраля 1934 года в Чукотском море, в точке с координатами 68°16' северной широты и 172°50' западной долготы, в 155 милях от мыса Северный и в 144 милях от Уэлена.

«В полдень ледяной вал слева перед пароходом двинулся и покатился на нас, — вспоминал начальник экспедиции О. Шмидт. — Высота вала дошла до 8 м над морем. Был отдан приказ о всеобщем аврале и немедленной выгрузке аварийного запаса».

«Грохот гигантского тороса нарастал, — писал второй помощник капитана М. Марков. — Ледяная гряда, меняя профиль, обняла нас полукольцом. Внезапно «Челюскин» остановился. Град металлических ударов пробежал по его корпусу. Где-то ломался металл. Вахтенный, подбежав ко мне, взволнованно проговорил:

— Михаил Гаврилович, левый борт продавило!»

«Оглушающий треск разрушающегося левого борта заполнил помещение (машинного отделения), — свидетельствовал старший механик П. Матусевич. — Заклепки, срезаемые с листов обшивки корпуса, со свистом пролетая над головами, падали на металлические площадки. Шум их падения напоминал речитатив пулемета. Натиском льда, продавившего борт, был сдвинут работающий паровой котел и сорвана дымовая труба».

Поднявшись на верхнюю палубу, радист Э. Кренкель увидел, что «часть борта отвалилась на лед, а вместе с ней полетели зубные и сапожные щетки, книги, разного рода утварь, подушки, одним словом, то, что оказалось в каютах, попавших под этот

удар».

«Почти против выхода из машины через открытую дверь каюты виден разорванный борт, покоробленная палуба, — вспоминал механик М. Филиппов. — Огромная льдина через трещину в борту влезла в каюту».

«Резкими толчками «Челюскин» садится носом, — рассказывал гидрограф П. Хмызников. — При каждом его оседании хрустят и шумят перемещающиеся льдины. В трюмах журчит вода».

Так уж получилось, что единственным челюскинцем, не занятым авралом и выполнявшим свои прямые обязанности, оказался кинооператор А. Шафран: «Снимаю последний момент. Корма приподнимается, показывает руль, и винт, из трюмов вырывается столб черной угольной пыли. Через несколько секунд судна уже нет».

Так почему же «Челюскин» не выдержал схватки с полярными льдами? Начнем с того, что Наркомвод заказал датской компании «Бурмейстер и Вайн» ледокольное судно, по грузоподъемности чуть ли не вдвое превосходящее ветеранов Арктики «Сибирякова», «Седова» и другие ледокольные пароходы. От обычных транспортов ледокольные суда отличаются упрочненным корпусом, способным выдержать сжатие льда, скошенным, как у ледоколов, форштевнем, заостренными обводами носовой и кормовой частей, что облегчает маневрирование в разводьях. Однако «Челюскин» получился обыкновенным грузовым. Потому-то он и не выдержал сжатия льдов 13 февраля и затонул, получив 45-метровую пробоину (при длине корпуса 100 м). Такое повреждение оказалось бы роковым для любого неледокольного судна. По той же причине в январе 1937 года в море Лаптевых был раздавлен льдом пароход «Рабочий», а в октябре 1983 года та же участь постигла теплоход «Нина Сагайдак».

По-видимому, анализ повреждений, полученных «Челюскиным», удаленность места его гибели от судоремонтных заводов, трудности, связанные с доставкой в Чукотское море подъемного оборудования, ведением работ на затонувшем судне, а затем и с доставкой поднятого парохода в порты дальневосточного побережья, и заставили эпроновцев пересмотреть свои планы. Впрочем, вполне возможно, что судоподъемная техника 80-х годов позволит вырвать «Челюскина» из пучины…

Летчики, спасавшие челюскинцев. Слева направо: С. ЛЕВАНЕВСКИЙ, В. МОЛОКОВ, М. СЛЕПНЕВ, Н. КАМАНИН, М. ВОДОПЬЯНОВ, А. ЛЯПИДЕВСКИЙ, И. ДОРОНИН.

А «челюскинские» понтоны не остались без дела. В 1937–1938 годах с их помощью в Варненском заливе советские водолазы подняли с 20-метровой глубины крупный (9200 т) товаро-пассажирский пароход «Петр Великий».

Во второй половине 30-х годов по значительно переработанному проекту «Челюскина» на Адмиралтейском заводе построили ледокольные пароходы «Дежнев» и «Леваневский». В годы Великой Отечественной войны «Дежнева» переоборудовали в сторожевой корабль и переименовали в СКР-19. Ему-то довелось вступить в неравный бой с нацистским броненосцем «Адмирал Шеер», напавшим на порт Диксон. И что же? Ледокольный пароход, вооруженный четырьмя 76-мм пушками, и береговая батарея заставили рейдер отступить!